

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

COMISION DE
TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 370 DE 1995

AGOSTO DE 1995

SIN CORREGIR
POR LOS ORADORES

INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS DECRETO 451/94

Visita de una delegación de la Confederación Uruguaya del Transporte Automotor (CUTA)

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 30 de agosto de 1995

A S I S T E N C I A

Preside : Senador Dante Irurtia

Miembros : Senadores José Andújar, José Hualde, Albérico César Segovia y Orlando Virgili

Invitados especiales : Delegación de la Confederación Uruguaya del Transporte Automotor (CUTA), integrada por Carlos Placeres, Presidente; Ricardo Arab, Vicepresidente; y Secretario de la Asociación de Propietarios de Vehículos de Carga; Pablo Kaderjoglou, Presidente de la Asociación de Fleteros de Combustible (AFLECOM); José Sotelo, de Rutas del Sol - Grupo 12 y Angelo Pepe, Tesorero de la Unión de Transporte Fletero del uruguay (UTFU)

Secretario : Julio Méndez Vila

Ayudante : María Cecilia Fernández

---

lt.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 59 minutos)

En nombre de esta Comisión, deseamos expresar nuestra satisfacción al recibir en la mañana de hoy a los representantes de la Confederación Uruguaya del Transporte Automotor. Según nos han manifestado en una amplia circular que hemos recibido, el tema central de su visita se refiere a los inconvenientes creados como resultado de la puesta en vigencia del Decreto Nº 451/94 dictado por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. A tales efectos, cedemos el uso de la palabra a nuestros visitantes.

SEÑOR PLACERES.- En mi calidad de Presidente de CUTA, deseo agradecer a los miembros de esta Comisión por recibirnos en el día de hoy.

Si no me equivoco, hemos explicado casi todo en el memorándum que les hemos hecho llegar. De todas maneras, diremos que, como es de conocimiento público, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha dado en concesión el control de los servicios técnicos de inspección de vehículos de carga y omnibuses. Discrepamos en algunos términos con esta concesión ya que, en principio, ha sido dada a una sola empresa, lo que no nos permite efectuar un control en otra parte y, además, se trata de una única máquina, un solo precio y, también, únicas exigencias. Todo esto provoca serias dificultades, especialmente en lo que tiene que ver con las exigencias, porque el parque automotor, como es sabido, tiene un porcentaje elevado de unidades antiguas. También debemos enfrentar el inconveniente del costo de inspección, que en el caso de los camiones asciende a U$S 170 por equipo y a algo más de U$S 200 para los omnibuses, tasas que se pagan en contado estricto.

Por otra parte, tampoco estamos de acuerdo con que la inspección sólo tenga vigencia por un año y con que los vehículos que se dice presentan defectos deban regresar en cierto tiempo luego de ser reparados y abonar nuevamente el costo de inspección.

sr.

Por estos motivos, hemos tenido que mantener algunas conversaciones. Hace unos 12 días atrás nos entrevistamos con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y quedamos conformes con lo manifestado. El representante de esa Cartera nos derivó a un cuerpo técnico que sería designado para analizar este tema, lo que aún no se ha concretado.

Debemos indicar que, en función de la situación planteada, se celebró una reunión de carácter nacional en la ciudad de Florida, en la que se redactó una declaración que, si no me equivoco, está en poder de los señores Senadores. Allí se dijo que mientras se estuviera negociando con las autoridades, las unidades no serían presentadas para ser inspeccionadas. Ello ha venido ocurriendo en forma correcta, pero en la tarde de ayer hubo algún movimiento extra --no conducido por la Confederación, pero sí por los transportistas-- en la ciudad de Tacuarembó. La gente se movilizó y algunos caminos fueron interrumpidos por alrededor de 50 empresas; esta información nos llegó por fax.

Cabe aclarar que sí queremos efectuar las inspecciones de los camiones, pero no aceptamos las exigencias, el precio y los plazos que se nos han impuesto. Tampoco estamos de acuerdo con el hecho de que, prácticamente, se otorgue un monopolio a la empresa que se dedica a esta tarea.

SEÑOR KADERJOGLOU.- Como delegado de la Confederación Uruguaya de Transporte, debo señalar que solicitamos la rebaja de lo que se cobra por cada vehículo. Calculando la cantidad de camiones, lo que se va a cobrar por cada uno de ellos y lo que se declara sobre la inversión, observamos que en un año se recuperará dicha inversión. Tal como los señores Senadores saben, en virtud de que son gente de la industria y del comercio, no existe nada en nuestro país cuya inversión pueda ser recuperada en un año. Entonces, en razón de que esta concesión es por el término de cinco años, esa inversión será cobrada cinco veces a costa del transporte.

Además, como lamentablemente se hace una inspección al año, en buen romance, nos pusieron un impuesto más de U$S 170 ó U$S 200 anuales, según el vehículo que sea. Nadie niega que

sr.

esto es muy plausible; lo que ocurre es que nuestro país no tiene ninguna experiencia favorable en este tipo de controles, considerando que el "computest" de los vehículos de pasajeros se hace desde hace tres años y nunca hubo un porcentaje tan alto de accidentes como el actual. Todos los entendidos consideran que el 85 % de las causas de los accidentes de tránsito se deben a fallas personales y no a mecánicas. Por lo tanto, no radiemos herramientas de trabajo buscando solucionar problemas que tienen otras causas. Nuestra caminería, por ejemplo, es muy atípica con respecto a la de otros países; las medidas adoptadas tienen una buena aplicación en naciones donde sólo hay autopistas.

Entiendo que no deben haber exageraciones de ninguna de las dos partes; no nos negamos a la revisación, pero creemos que debe hacerse paulatinamente. Además, es insólito que quien hace el control sea a la vez juez y parte, ya que decide si el vehículo tiene fallas y si debe volver o no, cobrándole cada revisación. Si hubiera, por ejemplo, un tribunal de alzada formado por técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que controlara los resultados de esa prueba, la situación sería otra.

Por otra parte, existe una falta de medios en nuestro país para la aplicación de este sistema. En lo que respecta a los frenos --por citar un caso-- esta empresa tiene una maquinaria que puede medir la presión de cada rueda y la de los patines en cada campana, pero nadie más cuenta con este equipo. Hay hechos concretos como el de un camión Volvo, con poco más de un año de antigüedad, de propiedad del señor Patrón --que tiene la empresa más grande del país-- al que le encontraron tres fallas en la revisación que le realizaran. Algunos desperfectos mecánicos son imposibles de detectar; habría que parar a cada camión para hacerle todos los frenos, rectificar todas las campanas, etcétera, y así llevarlo en óptimas condiciones al "computest".

Reitero que no nos oponemos a que se revisen los vehículos, pero sí a que se nos exijan los niveles que hay en otros países.

sr.

SEÑOR ARAB.- Nuestra Asociación tiene como principal fuente de trabajo el ámbito portuario y, en general, las unidades circulan poco, ya que la flota está afectada al trabajo entre puertos, zonas francas y "free shop". Por lo tanto, los kilometrajes no son de los mayores entre las empresas de transporte. No obstante, debemos contar con unidades de gran potencia, considerando que en la actualidad los contenedores y las cargas portuarias son cada vez mayores y exigen tener máquinas que estén en condiciones. Los grupos conocidos vulgarmente como pandillas portuarias poseen una flota antigua pero muy bien mantenida. Los señores Senadores habrán apreciado que circulan camiones de los años 1950, 1955 y 1960 --me refiero a los viejos Leyland-- con muy buen resultado paran nuestro tipo de trabajo. Sin perjuicio de ello, existen unidades nuevas que, regularmente, cumplen con el servicio entre el puerto y las zonas francas correspondientes. Lamentablemente, el estado de la pavimentación del puerto de Montevideo --que está siendo remodelada desde hace más de un año-- ha causado algunos perjuicios graves como el vuelco de algunos contenedores, aunque por suerte sin graves consecuencias.

Consideramos que no hemos sido amparados bajo ningún punto de vista en ningún tipo de renovación de flota. El señor Ministro, en el Hotel Riviera, en un encuentro de transportistas, marcó específicamente la diferenciación entre el transporte internacional y el nacional, diciendo que el primero iba a ser debidamente apoyado para que pudiera renovar su flota con unidades nuevas y que el segundo absorbería algunas de las que pertenecían al internacional o se les podría dar la oportunidad de importar vehículos usados. Nosotros entendemos que el transporte es único, no hay una división entre internacional y nacional, ya que si no existiera este último no podría haber transporte internacional. Por otra parte, no debemos olvidar que estamos enmarcados dentro del MERCOSUR y, en consecuencia, debemos visualizar los diferentes temas y problemas con una óptica regional, puesto que competiremos con vecinos que tienen flotas muy modernas. Además, cada vez es más exiguo lo que se está cobrando por un flete, que es lo que se exige como apoyo a la exportación y a la importación --que es el área

fundamental en la que nos movemos-- e inclusive se ha pedido que se reduzcan los precios, particularmente en el transporte de la madera, cuando en realidad, a través de una serie de impuestos, se nos están aumentando los costos. Debo manifestar que esto se debe, sobre todo, a la ineficacia existente en la infraestructura portuaria. Hoy vamos a competir contra 12 grúas pórtico del Puerto de Buenos Aires, cuando nosotros tenemos una sola y cuando, además, un buque que llega a nuestro país, por razones de espacio, de pronto debe esperar dos o tres días para descargar 50 ó 60 contenedores, cosa que habitualmente le lleva 12 horas en el Puerto de Buenos Aires. Seguramente, ello va a generar una serie de problemas y varias líneas van a dejar de lado el Puerto de Montevideo, situación que ya se está dando hoy. Inclusive, se ha hablado de la pérdida de un 30% de los contenedores que llegan a la terminal, que actualmente se ubican en el entorno de 116.000.

¿Qué nos está diciendo esto? Que debemos apostar a la eficacia y apoyar al transporte nacional de carga y de pasajeros, a los efectos de que podamos ser competitivos en la región.

Si bien estamos totalmente de acuerdo con que deben existir controles técnicos para los vehículos, creemos que es una responsabilidad de cada empresa mantener sus unidades en buenas condiciones, no sólo porque la labor más importante es prestar un servicio, sino también para prevenir accidentes. No obstante, entendemos que también los que no cumplen deben ser controlados, y no sólo las empresas registradas. Sabido es que hay una enorme cantidad de vehículos que circulan sin siquiera estar registrados. Por otra parte, si lo que queremos es preservar la seguridad, no sólo los vehículos de carga del sector privado deben pasar por esta inspección sino, además, los públicos; corren el mismo riesgo los vehículos del Estado que los de los particulares.

SEÑOR PEPE.- En mi carácter de representante de la Unión de Transporte Fletero del Uruguay, quiero agradecer a la Comisión que nos haya recibido en el día de hoy.

sr.

Como se habrá podido observar, nuestra voluntad siempre ha sido buscar un acercamiento con las autoridades: pero no queremos que se nos siga castigando con impuestos. Se recordará que hace unos años se aprobó el Impuesto a los Ejes, que los propietarios de camiones debían pagar una vez empadronado el vehículo. Ya no podemos trasladar más impuestos a nuestros precios porque, en lo que respecta a la prestación de servicios, que es nuestra única fuente de recursos, estamos en un 52%. Si seguimos así, brindaremos nuestro servicio por "amor al arte".

Reiteramos, pues, que no se nos puede exigir tanto, y que el sector debe ser protegido a la hora de legislar, porque no debemos olvidar que el transporte de carga también significa progreso para una nación. Por ello pedimos flexibilidad y desde ya adelantamos que no nos oponemos a que se inspeccionen nuestros camiones.

Agradezco nuevamente a la Comisión por habernos recibido y esperamos una buena solución, que creo es lo que todos aspiramos.

SEÑOR PLACERES.- Deseo recalcar algo que ya fue dicho y es que la red vial del país se encuentra en muy mal estado. Particularmente, vivimos esta situación en el transporte de hacienda y de la leche. En reuniones que hemos celebrado con transportistas de leche, se nos ha manifestado que si tienen que ir al SUCTA S.A., van a abandonar el trabajo. ¿Por qué? Porque no pueden renovar su unidad ni cumplir con las exigencias que hoy se les imponen. Esto llevará a que se dediquen a otras tareas, lo que nos enfrentará a un problema social. Los números que hemos hecho muestran que, aun disminuyendo las exigencias impuestas a los 22.000 vehículos que están circulando, aproximadamente 6.000 quedarán fuera del sector. Estamos hablando de un mismo número de personas que eventualmente podrían pasar al seguro de paro. Esto es, seguramente, lo que va a suceder de aquí en más si no se encara con fuerza el problema, porque no podemos perder de vista que el contrato ayuda mucho a esta empresa para presentar recursos legales.

sr.

En resumen, entiendo que debemos analizar el tema en conjunto, puesto que de lo contrario las consecuencias no serán favorables para nadie.

SEÑOR ANDUJAR.- Ante todo, también yo quiero dar la bienvenida a la delegación que nos visita y, además, destacar que el tema me parece muy interesante, porque afecta el transporte de la producción nacional.

Recién se hablaba de que el transporte lechero se hace en muy malas condiciones y debo decir que soy testigo de que ello es así, y de que muchas veces los empresarios ponen la mejor buena voluntad para ingresar a lugares de difícil acceso; hay que hacerlo a diario, soportando además las inclemencias del tiempo. Entonces, si bien compartimos el criterio de inspeccionar, porque su fundamento es la seguridad, creo que esta Comisión --seguramente lo analizaremos más adelante-- va a tener que adoptar una posición en esto y, particularmente, flexibilizar las normas que van a entrar en vigencia.

Por otra parte, deseo expresar que me parece razonable lo que se ha manifestado aquí en cuanto a los costos, las formas y los plazos y, por lo tanto, desde ya adelanto mi posición en el sentido de que es necesario que esta Comisión haga gestiones ante el Ministerio respectivo a efectos de solucionar un problema, no digo urgente, pero que sí es importante resolver a corto plazo.

SEÑOR VIRGILI.- Nos llena de tranquilidad el hecho de que gente de trabajo y esfuerzo esté preocupada por un problema sobre el cual no hay una experiencia en nuestro país.

El transporte nacional es una parte muy importante de la vida de una nación y, en consecuencia, todo lo que lo afecte debe preocuparnos. Podemos decir que ese es el sentimiento del señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, que en más de una ocasión ha hablado aquí de vehículos obsoletos que continúan siendo utilizados, así como de la necesidad de otorgar algunas ventajas a los transportistas como, por ejemplo, buscando créditos más

sr.

accesibles. Hoy se están consiguiendo plazos de 5 años y, al parecer, se pretende extenderlos a 8 y con intereses menores. Inclusive, en una de las visitas efectuadas por el ingeniero Cáceres, nosotros planteamos la posibilidad de dar a los transportistas de carga la misma oportunidad que en su momento tuvo el transporte urbano de pasajeros. Tengo la impresión de que existía el deseo de aplicar una medida de este tipo.

No obstante ello, creo que la solución de este problema requiere un diálogo profundo. En cierto modo, ustedes tienen razón al expresar que en el contralor que se hace existe una especie de monopolio que, por más que sea privado, no deja de ser tal.

Por lo tanto, tal como expresó el señor senador Andújar, se trata de un tema sobre el que debemos conversar y tendremos que tratarlo de acuerdo con nuestras posibilidades de diálogo. Me refiero a que nos recibirán, simplemente, como a gente que desea hacer justicia ante ciertos acontecimientos.

Adelanto desde ya que la Comisión va a conversar sobre el tema. Estoy de acuerdo con que no se pueden coartar las posibilidades, sobre todo cuando se trata de gente de trabajo y de esfuerzo.

Como ustedes lo saben, ésta es una situación nueva, sobre la que no tenemos experiencia de ningún tipo. De todas maneras, creo que algo debe hacerse, pues no puede ser que circulen camiones que prácticamente no pueden andar. Debido a que también he sido camionero, puedo decir que lo que siempre se ha hecho es entregar la vieja unidad, comprar una nueva y seguir pagando en forma permanente. Algunos podrán tener más suerte y más posibilidades, pero la situación siempre es más o menos la misma. Se trata de un trabajo que requiere mucho esfuerzo. A mi entender, el transportista es parte importante del país, por lo que debemos tratar de dialogar.

Ustedes nos han planteado una serie de aspectos que

podemos ver a diario. Sin embargo, cuando se concretan ciertas ideas, más allá de que pueda preverse un resultado maravilloso, en la práctica puede no ser así. Lo mismo ocurre con las leyes, en cuya aplicación uno comprueba que deberían ser renovadas cada poco tiempo, pues en muchas ocasiones observamos que una cosa es la teoría y otra la práctica.

Insisto en que este es un tema importante, porque conozco la situación que viven los camioneros. Es más: tengo una gran amistad con el señor Placeres, con quien comparto, diría, una relación casi familiar.

Por todo lo expuesto, reitero mi intención de ser portavoz ante los demás integrantes de la Comisión y hacerles saber vuestra preocupación. Las soluciones deberán surgir del diálogo, pues no existe otra forma, y en él también deberá tenerse en cuenta lo manifestado por la gente de Tacuarembó cuando lanzó sus coches a la calle.

De todas maneras, tengo la impresión de que no se puede gobernar "al grito de la tribuna"; tenemos que tratar de buscar fórmulas que después no deban ser corregidas, porque ello deja mucho que desear. Estoy pensando, por ejemplo, en la situación de los gasoleros y en otras en las que hubo que dar marcha atrás. Todo esto no habla bien de nuestra labor, ni refleja que se haya actuado convenientemente.

Reitero que tendremos que conversar y que comprendo lo que tiene que vivir un camionero todos los años. Por ejemplo, a un camión lechero puede hacérsele algo hoy, pero al día siguiente se le rompe otra cosa. Considero que ustedes han expuesto muy bien lo que piensan de esta realidad que, reitero, la conozco muy bien y puedo decir que no se ha exagerado nada, ni se han planteado hechos que no sean reales. Posteriormente, en base a la versión taquigráfica tendremos oportunidad de analizar este tema junto a los demás compañeros.

SEÑOR PLACERES.- Con respecto al tema de los accidentes deseo señalar que nos hemos preocupado por buscar estadísticas que reflejaran un protagonismo de los camiones y hemos observado

sr.

que es muy bajo el nivel de accidentes ocurridos con camiones. Por este motivo, descartamos la idea de que esta iniciativa se haya presentado con la intención de evitarlos. Al respecto, hemos conversado con representantes de la Policía Caminera y del Banco de Seguros del Estado, de donde surge que los camiones participan en los accidentes en un porcentaje de 0,50%, lo cual no es tan significativo como para manifestar que estas unidades son las responsables. Pensamos que los camiones del Estado o del Ejército que vemos circulando por las carreteras también están en condiciones, por lo que, de pronto, existen otros aspectos que inciden en el nivel de accidentes.

Nos interesa destacar, además, el tema de los enormes costos fijos que deben agregarse por este concepto; al costo ocioso por parar la unidad a los efectos de acondicionarla y luego llevarla a inspeccionar, debe sumarse el costo de SUCTA. Todo esto hace que la sola presencia de cada unidad cueste más de U$S 1.000, sin contar con el hecho de que, además, pueda pasar o no.

Al respecto hemos llevado a cabo un cateo y comprobamos, por ejemplo, que Argentina tiene una gran diversidad de precios, precisamente porque cuenta con varias empresas que efectúan el trabajo. Algunos asociados han ido a Entre Ríos y se han encontrado con que existen hasta cuatro empresas trabajando y compitiendo entre sí, con precios que oscilan entre los U$S 40 y U$S 70 u U$S 80. Mientras tanto, en Chile la inspección se cobra U$S 36. En consecuencia, no sabemos por qué en el Uruguay tiene que ascender a casi U$S 200 como promedio, ya que los ómnibus pagan más de esa cifra y los camiones un poco menos.

SEÑOR SEGOVIA.- En más de una oportunidad el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha planteado a nivel de esta Comisión que el transporte constituye una de las herramientas de gobierno, por lo que sería encarada con mayor fuerza. Indudablemente, en el proyecto de ley de presupuesto se respetará la idea de que el transporte debe ser un medio rápido, seguro y económico. En este momento parte del transporte ya opera así, pero hay sectores que lo hacen en

sr.

otras condiciones.

Estoy de acuerdo con lo manifestado acerca de que de las estadísticas no surge una incidencia importante de accidentes con camiones, es decir, que estos participan en un nivel muy bajo.

Por lo tanto, esa herramienta de gobierno va a necesitar de un transporte integrado, del mismo modo que tenemos una integración regional a nivel del MERCOSUR. El señor Ministro manifestó en dos oportunidades en esta Comisión --manejando números que, en mi opinión, no cerraban-- que el parque de camiones, que en este momento es de 22.700 unidades, es obsoleto y no solamente requiere ser renovado, sino que también precisa controles periódicos. Es claro que el parque es obsoleto en parte por su antigüedad, pero también por el deterioro de la red vial del país. Precisamente, el Ministerio ha señalado que recibió 3.200 kilómetros de carretera en buen estado y 6.700 kilómetros en pésimas condiciones y en una situación de reposición poco rápida, sobre todo porque no se están realizando obras. En el próximo período, en todo el desarrollo que se va a hacer de la red vial, no se incorporará la realización de obras nuevas, pero sí una actualización de la misma y una renovación de puentes. Indudablemente esta es una de las políticas de gobierno que se han establecido, creo que con buen criterio, por cuanto la red vial de nuestro país se encuentra en un estado de fractura, donde la mala inversión cada año se triplica.

Entonces, creo que en las perspectivas del transporte de carga se vislumbra una seria competencia en cuanto al sector de carga pesada por la vía férrea. Indudablemente, frente a esta situación deberán encarar también el problema de las zonas que operan fundamentalmente en los caminos vecinales, ya que el proyecto de reestructuración de la red vial que se había estimado para 10.000 kilómetros ha debido reducirse por problemas presupuestales.

Este es un resumen del problema considerado en forma global y creo que los aspectos mencionados inciden en gran

sr.

medida en las propuestas que nos han hecho en esta Comisión sobre el transporte de carga, mientras que el de pasajeros se proyecta en mejores condiciones.

Con respecto a la renovación de flotas, el Ministerio propone para este período la inclusión en la ley presupuestal de un amplio apoyo consistente en distinto tipo de financiaciones. Si bien esto no ha sido explicado claramente, sí sabemos que se va a dar el mayor apoyo posible a la renovación de la flota de camiones del país. También se manejó el problema de "leasing" y a este respecto me gustaría saber si ven viable desde el punto de vista empresarial la renovación rápida de este parque que incluye 27.000 camiones que operan actualmente con diferente grado de deterioro. En lo que me es personal, y vistas las posibilidades de competencia de este sector a nivel del tránsito internacional, debo decir que las perspectivas no son muy favorables para nuestro país. Tengo una vinculación bastante estrecha con el transporte brasileño y creo que operar en competencia con este país no es muy sencillo. En ese país se dispone, no solamente de un incentivo por parte del Gobierno en cuanto a la compra de coches, sino de ventajas en el pago de los impuestos y --lo que considero más grave-- consiste en las exigencias más severas que los camiones uruguayos deben cumplir en territorio brasileño que los originarios de ese país. Ya se trate de camiones de carga o de vehículos de pasajeros, requieren mucho más controles si son de origen uruguayo.

También me gustaría saber si la empresa que tiene a su cargo la fiscalización de esta central técnica y el control del parque automotriz, establece los mismos requisitos para la flota internacional, pero no la uruguaya que sale a operar en tal calidad, sino la que ingresa al país. He constatado que en las carreteras los camiones brasileños pasan de largo por los puestos de control, mientras que otros reciben restricciones muy severas.

En cuanto al material que nos han hecho llegar --y aclaro que me refiero al caso de los camiones de más de 5 toneladas, ya que sobre los menores habría otras

consideraciones que realizar-- se hace referencia a esta empresa que realiza el control en base a un contrato suscrito con el Gobierno. En este sentido, creo que en la reglamentación existente el Ministerio estableció una severísima fiscalización de todas las condiciones que se exigen al parque automotriz uruguayo que sería de muy buen recibo siempre que la situación económica del Uruguay fuera acorde con las necesidades del sector. Naturalmente, sabemos que todas estas medidas son en beneficio del desarrollo de esta área, pero si los accidentes son justamente el factor de menor incidencia, parecería que los propietarios ejercen un control en el parque automotor uruguayo porque saben que el deterioro de sus unidades les significa un costo de reposición muy grande. Debo decir que me asombran un poco los términos en que se han referido a este aspecto, porque las exigencias, los precios y el control válido como inspección por un año, ¿son impuestos únicamente por la compañía o es el Ministerio quien le trasmitió este poder? Si esto es así y la compañía desarrolla las potestades que se le atribuyen, no les veo un buen camino, inclusive en cuanto a la forma de operación que implica la centralización en un punto de la República donde el costo de llegada y el gasto adicional de revisión son de un valor importante.

SEÑOR KADERJOGLOU.- Debo aclarar que se cuenta con un equipo móvil que se desplazará por el interior, permaneciendo por un tiempo determinado en ciertas ciudades a efectos de afincarse en la zona. Además, se cuenta con una planta fija.

SEÑOR SEGOVIA.- Veo que poseen un buen mecanismo.

Otros elementos que hasta este momento no manejaba son los aspectos relacionados con las operaciones en régimen portuario, las necesidades que se tienen a ese respecto y las posibilidades de competencia dentro de los recintos portuarios.

El señor Ministro manifestó su decidido apoyo al desarrollo y control del régimen carretero de los transportes de leche, haciendas y cargas más pesadas --como la arrocera y maderera-- lo que creo que empezará a incidir de modo

sr.

especial en los costos operacionales. Es fácil prever que si desaparecen el impuesto a los vehículos gasoleros, que actualmente es del 3%, y otros tributos, estos costos deberán desplazarse a otras fuentes de recursos para evitar el deterioro de la recaudación. En este sentido, me gustaría saber qué tiempo le lleva a un camión de aproximadamente 10 a 15 toneladas, pasar por el control de la central técnica. ¿Qué tiempo tiene que estar parado un camión para realizar el control en la central técnica? Al mismo tiempo, me gustaría saber si ese control cumple rigurosamente con la totalidad de todos estos requisitos que se establecen, ya que escuché mencionar que no se cuenta con toda la maquinaria para efectuar esta tarea. En lo personal sé que los puestos de control técnico de algunas regiones no cuentan con esta tecnología en razón de sus costos.

SEÑOR PLACERES.- En relación con la competencia que tenemos con respecto a las empresas brasileñas, quiero decir lo siguiente. En Brasil, una unidad cuesta alrededor de un 30% más que en el Uruguay; no obstante ello, no podemos competir con los brasileños debido a los costos fijos. Hay que tomar en cuenta que los costos sociales como la Caja de Jubilaciones, la Impositiva, las patentes y los seguros, son muy altos. De manera que si no buscamos nivelar este aspecto, el transporte uruguayo morirá poco a poco. Esta es una preocupación de todos los uruguayos y no sólo de los transportistas, ya que si se pierde el transporte con Brasil, el comercio también se verá afectado. Si una industria uruguaya exportadora tiene que depender de una empresa de transporte brasileña, es probable que tenga algunos inconvenientes. En cambio, si trabaja con camiones de bandera uruguaya, tendrá a disposición el vehículo y al mismo tiempo podrá presentar los documentos de carga en el Banco, obteniendo el dinero para pagar la quincena. En consecuencia, existen otros mecanismos cuando se trabaja con transporte de bandera propia.

Por otro lado, creemos que un año es poco tiempo para volver a hacer una inspección. Como se sabe, en este momento se realizan cada dos o cuatro años, dependiendo de la unidad.

SEÑOR KADERJOGLOU.- Voy a referirme a la primer pregunta formulada por el señor senador Segovia en cuanto a las posibilidades de renovación de las flotas. Personalmente, considero que son muy remotas; es más desde noviembre del año pasado estamos gestionando un préstamo con el Banco de la República --a un 11%, aproximadamente, de interés-- y aún no ha sido otorgado. Quiere decir que lo que me servía en noviembre de 1994 ya no me beneficia. Si bien existe elasticidad en cuanto a los años de pago, no hay rapidez en las gestiones, como en la banca privada. Pero nuestro problema sustancial es el mantenimiento de los vehículos y el trabajo del camión, porque cada vez más se transforma en zafral. Todos quienes tienen contacto con estas empresas saben que hay zafras de arroz y de frutas, en el norte del país. Como Presidente de AFLECOM puedo decir que en este país se vende combustible sólo los lunes y los viernes y que aumentan las ventas antes de semana santa, en carnaval o en fin de año. Tenemos una industria prácticamente parada y, a pesar de ello, debemos tener los camiones a la orden, para cuando surja algún trabajo. Además, existen problemas de orden burocrático que nos dificultan nuestras tareas. Por ejemplo, hace dos meses y veinte días que estoy gestionando un permiso internacional para Brasil, mientras que estoy autorizado para hacer viajes a Chile y a Argentina. Por lo tanto, todo este tipo de cosas más los costos fijos --con los cuales podemos comprar un camión cada seis años-- hacen inviable nuestra competitividad con respecto a los brasileños.

Reitero que esta industria no se maneja como otras, que cuando disminuye el trabajo manda a la gente al seguro de paro, congelando sus costos. Nosotros tenemos que tener preparados los camiones porque si bien pueden estar parados durante casi un mes, en el último día pueden surgir tres viajes, por ejemplo. Además, tenemos un transporte flechado, ya que los camiones generalmente no están cargados de ida y de vuelta; todo el transporte va o viene. Todo ello hace que nuestro costo operativo sea muy grande y que nos desaliente a invertir U$S120.000 o U$S130.000 para comprar un vehículo, con una financiación de seis u ocho años, pero no en el IVA, que se tiene que pagar en dos años. Al mismo tiempo, sólo se

sr.

financian los vehículos nuevos. Por ejemplo, en el caso de los camiones cisterna, se podrían comprar unidades que están en buenas condiciones, pero no se otorgan préstamos para este tipo de adquisiciones; un camión nuevo de acero inoxidable cuesta alrededor de U$S 50.000, mientras que uno usado se puede comprar a U$S 20.000 en el mercado brasileño o argentino.

Por lo expuesto, no vemos viable la renovación de flota a corto plazo. A pesar de que el Gobierno, a través del Banco de la República, con muy buena voluntad proyecte bajar las tasas de interés en dos o tres puntos, no cambiará sustancialmente la situación.

En cuanto al tema de la competencia con los extranjeros, hay que tener en cuenta que las condiciones del transporte uruguayo deben ser más beneficiosas como para que se pueda trabajar a la par de gente que generalmente recorre 600 ó 700 kilómetros cada vez que mueve un camión, cuando nosotros apenas recorremos 300 kilómetros y llegamos a la frontera. En este momento estamos rodando 2.400 kilómetros mensuales, mientras que un camión en Brasil no baja de 12.000 kilómetros en el mismo lapso. Pienso que es muy difícil modificar esos costos fijos con poco trabajo.

De esta manera, espero haber respondido las preguntas de los señores Senadores con respecto al primer tema.

SEÑOR PEPE.- En primer lugar, deseo agradecer la bondad de los miembros de esta Comisión al recibirnos en el día de hoy.

En segundo término, quiero indicar que este tema, relacionado con el transporte uruguayo, es de suma importancia para todos nosotros. Cuando en este país se hace una obra con infraestructura estatal, vienen compañías extranjeras que traen sus propias unidades. Sin embargo, cuando una empresa uruguaya gana una licitación en el exterior, esa nación se reserva el derecho respecto de los medios a utilizar. Por el contrario, cuando se trata de empresas extranjeras, éstas no dan trabajo al sector locativo. En estos últimos tiempos, han venido camiones de

Brasil, Argentina e Italia; en este último caso, para trabajar en el consorcio de Piriápolis, se han traído unidades usadas. No debemos olvidar que se pagan tributos mínimos por los vehículos usados que quedan en el país. Esto significa que, luego que se realizan las obras, los consorcios también se llevan el dinero que obtienen por la venta de esas unidades.

Por ello, pensamos que se le deben dar ciertos privilegios al transportista uruguayo. Es necesario regularizar esta situación, a fin de que no se permita el ingreso de flotas extranjeras, cuando ellas ya existen aquí. Muchas empresas uruguayas pierden licitaciones, por ejemplo, por U$S 500.000, las que se adjudican a compañías de otros países. Cuando éstas no cumplen con los plazos establecidos, se las subvenciona, a diferencia de las empresas nacionales --que mantienen 1.500 o 2.000 obreros-- que no reciben ningún trato especial.

SEÑOR ARAB.- Señor Presidente: si me permiten, deseo evacuar una duda planteada por el señor senador Segovia, con respecto al trabajo portuario, que es el que desarrolla, en un 90%, la entidad que represento.

El señor senador Segovia expresó que los transportistas íbamos a sufrir la competencia del ferrocarril. A mi juicio, se trata de una competencia desleal, ya que el ferrocarril está subvencionado por el Estado y, por consiguiente, no paga ciertos impuestos. Asimismo, estimo que no se tiene en cuenta que el ferrocarril, desde el punto de vista económico, sólo es rentable después de los 250 kilómetros, no antes, y únicamente para cargas extraordinariamente pesadas. Más allá de todo esto, no debemos olvidarnos que el ferrocarril llega a la estación, el barco al puerto y el avión al aeropuerto; pero, hasta la puerta de la fábrica sólo llega el camión. Esto significa que la materia prima --o, si se quiere, el producto-- es transportada por un camión.

Reitero que, en el área portuaria, estamos sufriendo una competencia desleal, desde que comenzó a aplicarse la nueva reglamentación, mediante la cual el puerto ha pasado de un

sr.

monopolio estatal a uno particular. En su debido momento, expusimos todas las consecuencias que esto podría ocasionar. Asimismo, indicamos las transgresiones que estaban ocurriendo. Concretamente, la ley correspondiente dice que no podrán ser operadores portuarios las agencias marítimas, ni personas dependientes de las mismas. Quisiera que los señores Legisladores averiguaran quiénes son, en su mayoría, los operadores portuarios. Si lo hicieran, se darían cuenta que son las agencias marítimas, unidas o separadas, con otro nombre. Por eso, decía que estamos sufriendo una competencia desleal.

Con respecto a lo que mencionaba el señor senador Segovia, en cuanto a darle un aliento a la renovación de flotas, el señor Ministro nos expresó que debíamos rebajar aún más nuestras tarifas y que, fundamentalmente, no deseaba que éstas subieran cuando llegara la importación de madera, ante la demanda de camiones. Actualmente, la empresa maderera es la que fija el precio del transporte. La mayoría de estos vehículos circulan por General Flores. Es común ver a los semirremolques con rolos de madera que pesan, aproximadamente, 4.500 kilos. Por lo tanto, no pueden llevar más de 5 ó 6 rolos y por cada uno de ellos se paga U$S 7. Esto significa que por U$S 42, un camión puede estar detenido 12 horas; no debemos olvidarnos que si está lloviznando, en el puerto no se descarga. Además, pueden suceder accidentes --que están pasando casi todos los días-- como, por ejemplo, que los rolos se desprendan de la grúa o se desliguen, rompiendo los camiones y partiendo las chatas al medio. No creo que todos estos riesgos puedan ser asumidos por U$S 42 el viaje.

En realidad, ya se ha comenzado la renovación de flota en el transporte portuario. No debemos olvidarnos que el transporte varía y que las empresas vinculadas al puerto están construyendo sus propias terminales de carga. Se tiende a hacer grandes terminales, donde llegue la mercadería para que, a partir de allí, se comience el reparto. Pensamos que estas terminales deben estar ubicadas en las periferias de Montevideo o en el departamento de Canelones, ya que es imposible que continúen circulando camiones de gran tonelaje

sr.

por nuestra capital. No se debería permitir que transiten contenedores de 40 pies y 4 metros de altura por las calles de la Ciudad Vieja y de Montevideo en general. En ese sentido, hay problemas muy graves.

Por otra parte, debemos señalar que el viaje de un contenedor a la zona franca de Colonia --que es la más vieja-- insume tres días. Se carga el contenedor en la tarde, siempre que sea posible, y durante toda la noche queda a disposición de la Aduana. Recién al día siguiente se viaja a la zona franca y, normalmente, se descarga a las 16 horas. El camión jamás regresa antes de las 18 horas y, al otro día, a partir de las 8 horas, puede entregar el contenedor a la terminal de carga correspondiente. Ese vehículo regresa a la empresa, con suerte, a las 10 de la mañana. Vemos que se trabaja durante tres días, pagando las horas extras que le pertenecen al chofer, por un promedio de U$S 300 --o U$S 350, cuando exceden las 20 toneladas-- el viaje a la zona franca de Colonia. Esta situación desalienta la adquisición de flotas nuevas.

SEÑOR PLACERES.- Deseo agradecer a los miembros de esta Comisión por habernos recibido en el día de hoy. Aunque nos hayamos desviado un poco del tema central para el cual fuimos convocados, creo que ha sido importante que los señores Senadores tengan conocimiento de la forma en que se maneja el tema del transporte.

Por último, quedamos a las órdenes para evacuar cualquier consulta.

SEÑOR PRESIDENTE.- No hay duda de que el Decreto No. 451/94 fue analizado en esta reunión, a fin de lograr un mejor entendimiento y de poder tomar una posición concreta.

En el tratamiento de este tema avanzamos hacia la temática general del transporte terrestre, asunto que le interesa a la Comisión. Este tema lo hemos tratado con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y estamos estudiando la posibilidad de que concurran a esta Comisión los representantes de todos los ámbitos vinculados al asunto.

sr.

Por lo tanto, si bien ese no era el argumento específico para el cual concurrieron los integrantes de CUTA, este tema es tremendamente puntual y se encuentra en la órbita general de trabajo de esta Comisión. Asimismo, en virtud de que los demás miembros de este Cuerpo coinciden con lo que acabo de expresar, pienso que se darán nuevas instancias en las cuales podremos avanzar en la búsqueda de soluciones para la problemática del transporte, lo cual nos interesa a todos.

Aclaro a quienes nos visitan, que la versión taquigráfica de la sesión de hoy, será remitida al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y que la Comisión tratará de fijar una posición al respecto.

(Se retira de Sala la Delegación de la Confederación Uruguaya del Transporte)

sr.